



El contrabando en el Nuevo Reino de Granada (1700-1739)

RODOLFO SEGOVIA

Trabajo fotográfico: Esteban Pinilla

“Le plus ça change, le plus c’est la même chose”.

La cotidianidad del comercio ilícito en las costas del Nuevo Reino de Granada durante la primera mitad del siglo XVIII tipifica una época, unas causas y unas equivocaciones. Proporciona, quizá, algunas lecciones a la posteridad, pero para el fuero interno resulta inevitable admitir que “cuanto más cambian las cosas, más son lo mismo”.

INTRODUCCIÓN

La incapacidad de la metrópoli española para abastecer adecuadamente las necesidades materiales de sus reinos americanos había aumentado progresivamente desde la Conquista, pero nunca fue tan grande como durante los primeros cuarenta años del Siglo de las Luces. Las Españas alcanzaron entonces su nadir colonial. Ya desde la segunda mitad del siglo XVII, la decadencia del poderío naval hispano y la ocupación de Jamaica, Haití y las “islas inútiles” en las Antillas Menores, había abierto, de par en par, los portales del contrabando. Los holandeses se adueñan de Curazao desde mediados de 1634. Inglaterra conquista a Jamaica en 1655, y los franceses, en 1665, extienden su protectorado sobre la isla de Tortuga y la vecina costa del futuro Haití, que desde hacía varios decenios era el refugio de los bucaneros. La debilitada España no tiene más remedio que reconocer la posesión *de jure* de estos y otros territorios antes de finalizar el siglo XVII¹. Para 1700, los boquetes comerciales eran enormes.

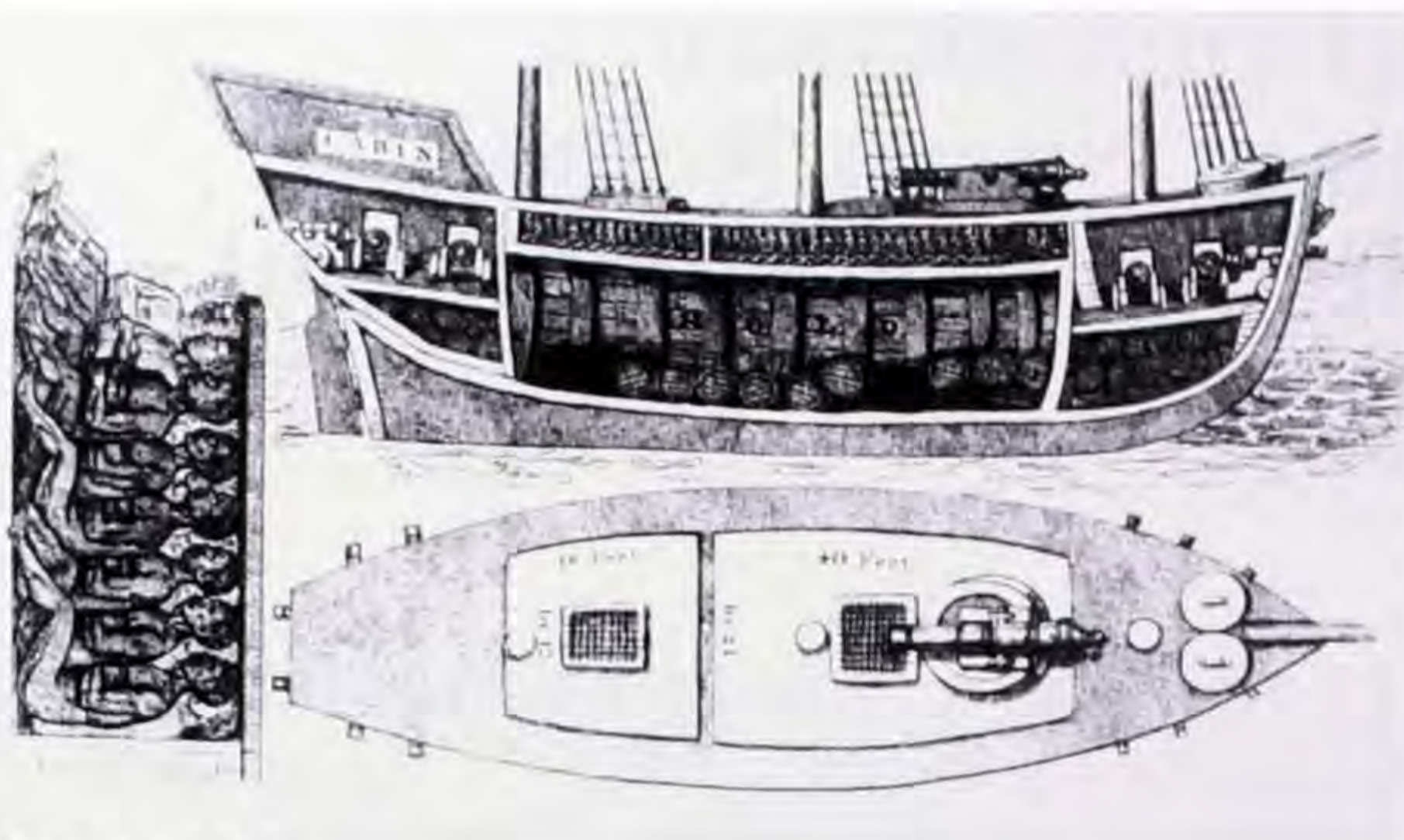
Las débiles compuertas contra el contrabando terminan por derrumbarse con la guerra de la Sucesión Española (1701-1713), al morir Carlos II, el último de los Austrias ibéricos. España, aliada con la poderosa Francia de Luis XIV, enfrenta a Austria, y a Inglaterra y Holanda, las potencias marítimas que le disputaban el comercio de América. El tráfico legal con el Perú y Tierra Firme se interrumpe casi totalmente. Los grandes convoyes anuales —o cuando se podía o se quería— a las ferias de Cartagena y del Istmo (Portobelo), de por sí mermados desde finales del siglo anterior, cesan después de la tragedia del galeón San José en 1708. Apenas algún navío de *aviso*, portando el correo y un reducido cupo de mercancía, osaba retar el bloqueo naval de Inglaterra y, en menor grado, de Holanda, que, temerosas de lo que podía significar para sus intereses mercantiles, se oponían a la llegada de Felipe d’Anjou, nieto del Rey Sol, al trono de las Españas².

Página anterior:

Viaje de Cristóbal Colón a América (tomado de Theodor de Bry, *América, 1590-1634*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992)

1. Se otorga el reconocimiento por los tratados de Munster (1648), Madrid (1670) y Ryswick (1697) a Holanda, Inglaterra y Francia respectivamente.
2. Pablo E. Pérez-Mallaína, *Política naval española en el Atlántico, 1700-1715*, Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos de Sevilla, 1982, págs. 390-402, explica la aniquilación de la marina de guerra.

3. Vera Lee Brown "Contraband trade: a factor in the Decline of Spain's Empire in América", en *The Hispanic American Historical Review* (HAHR), 1928, vol. VIII, págs. 178-89.
4. En la estéril Curazao, los barcos atracaban frente a las puertas de las casas. No había recargos por transbordo. La isla vulnerable por su cercanía a la costa venezolana, estaba muy bien defendida. Celestino Arauz Monfante, *El contrabando holandés en el Caribe durante la primera mitad del siglo XVIII*, Caracas, 1984, t. I, págs. 42-46.
5. Robin Blackburn, *The Making of New World Slavery. From the Baroque to the Modern, 1492-1800*, Londres y Nueva York, 1997, pág. 294. Los españoles se ocuparon sólo excepcionalmente del comercio de esclavos. El tratado de Tordesillas le impidió a España establecerse en África. La corona española optó por contratar el suministro de negros por medio de Asientos, contratos a largo plazo que le significaban ingresos.
6. Henry Kamen, *The War of the Spanish Succession in Spain, 1700-1715*, Londres, University of Indiana, 1969, pág. 165.
7. El más completo análisis del contrabando en Tierra Firme durante la primera mitad del siglo XVIII se encuentra en Lance Grahn, *The Political Economy of Smuggling. Regional Informal Economies in Early Bourbon New Granada*, Boulder (Colorado) y Oxford (Reino Unido), Westview Press, 1997.
8. Para explicar las diferencias entre Cartagena y Santafé durante la Primera República (Patria Boba), y más ampliamente entre el talante costero y la Colombia andina, hay que referirse inevitablemente a la influencia permisiva del comercio ilícito durante la Colonia. La economía cafetera, con su corolario: la licencia de importación y la inveterada sobrevaluación de la moneda, han sido la prolongación de esos antagonismos.



Navío negrero, 1830.

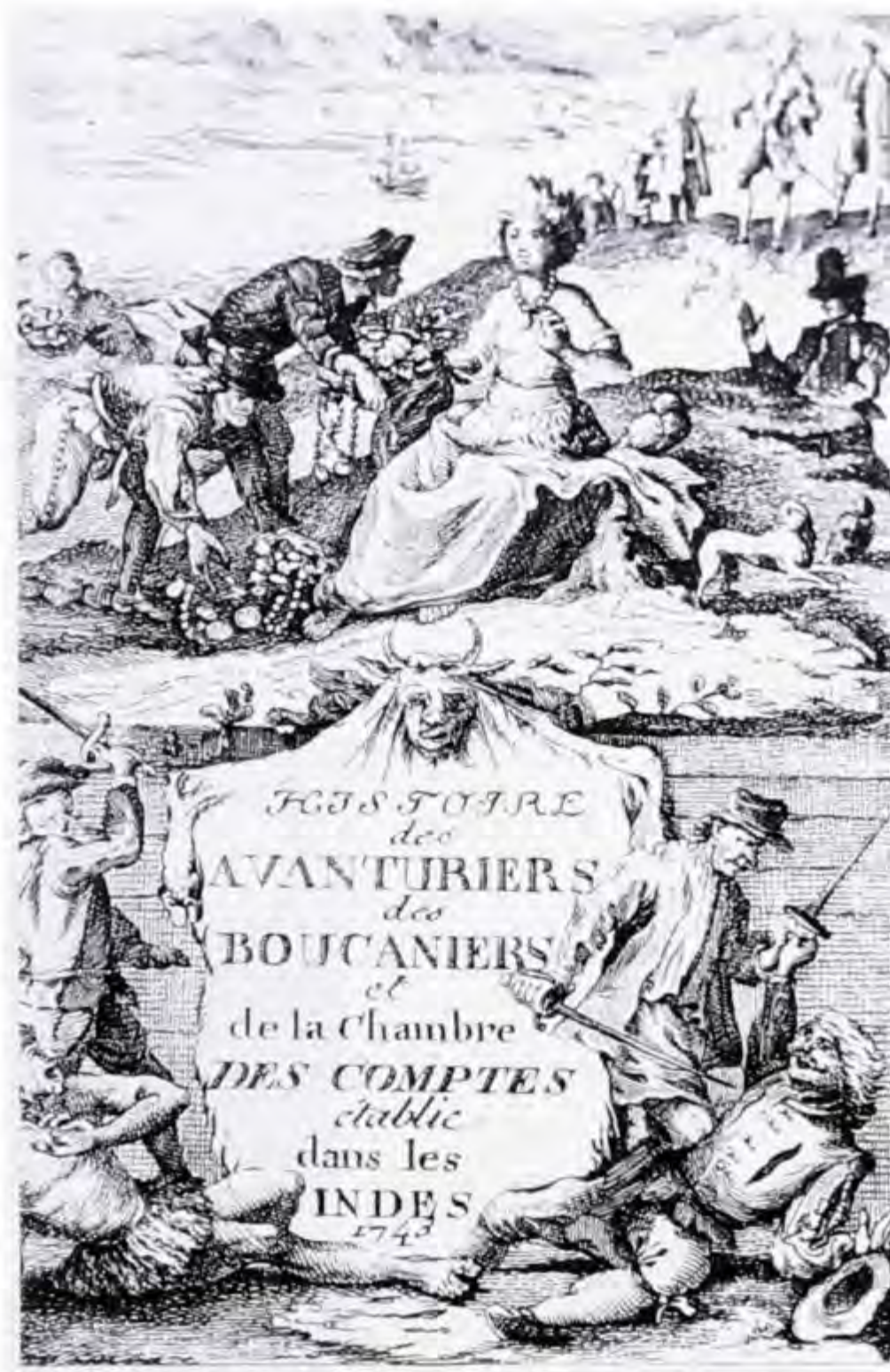
A expensas del pretendido monopolio comercial español, Jamaica se convierte en la más grande fuente de contrabando hacia la América Hispana³. Holanda no se queda atrás. Curazao y San Eustacio (puertos libres), con sus excelentes radas⁴, son las bases tanto de su Compañía de las Islas Occidentales, como de un enjambre de mercaderes particulares. Francia, en calidad de aliada del flamante Felipe V, inicia la explotación del lucrativo Asiento de Negros —el suministro de esclavos— por intermedio de la Real Compañía de Guinea, en 1702⁵. Aprovechando el libre ingreso de sus navíos negreros a Cartagena de Indias, Francia negociaba desde los mismos barcos en que transportaban a los cautivos.

Dice el historiador Henry Kamen que la ausencia de los galeones generaba la aguda escasez de bienes importados legalmente a Hispanoamérica y “los comerciantes locales, a menudo ayudados abiertamente por los funcionarios, compraban encantados los productos necesarios [de los buques extranjeros] si no había buques españoles que se los proporcionaran”⁶. Los más importantes artículos del comercio ilegal eran esclavos y telas de toda índole (“negros y ropas”, decían en la época⁷, que eran como el whisky y los cigarrillos de hoy). También significativas eran las harinas. El quebranto de las flotas de España llevó a los comerciantes de la costa norte colombiana, desde el lago de Maracaibo hasta el golfo de Urabá, a surtirse abiertamente —por necesidad e inclinación— de embarcaciones foráneas, en especial inglesas, francesas y holandesas, ancladas a veces en la misma bahía de Cartagena de Indias. La penuria se acentuaba porque tampoco llegaban géneros y harinas del reino; es decir, del interior de Colombia. La altiplanicie cundiboyacense suplía, en el mejor de los casos, un cuarto de las necesidades de la harina para hornear el pan de Cartagena⁸. Y tampoco resultaba aconsejable depender, para un alimento esencial, de los aleatorios suministros de la península Ibérica, de manera que la única alternativa fiable era el comercio ilegal.

En teoría, al menos, la política comercial hispana no podía ser más clara: desde la Conquista misma, la monarquía española intentó monopolizar el comercio indiano. El intercambio con América se reservaba para los súbditos de su majestad católica que hubiesen sido expresamente autorizados. Los extranjeros que transgrediesen las órdenes reales infringían la soberanía del rey y los cánones aceptados universalmente con fuerza de norma internacional. La represión del contrabando representaba la afirmación de la autoridad real y la vigencia de su justicia, tanto como una actividad



Grabado en homenaje al virrey Sebastián de Eslava con motivo de la defensa del puerto de Cartagena ante el asedio de la escuadra inglesa dirigida por Vernon (1741) (tomado de Gabriel Giraldo Jaramillo, *El grabado en Colombia*, Bogotá, Editorial ABC, 1959).



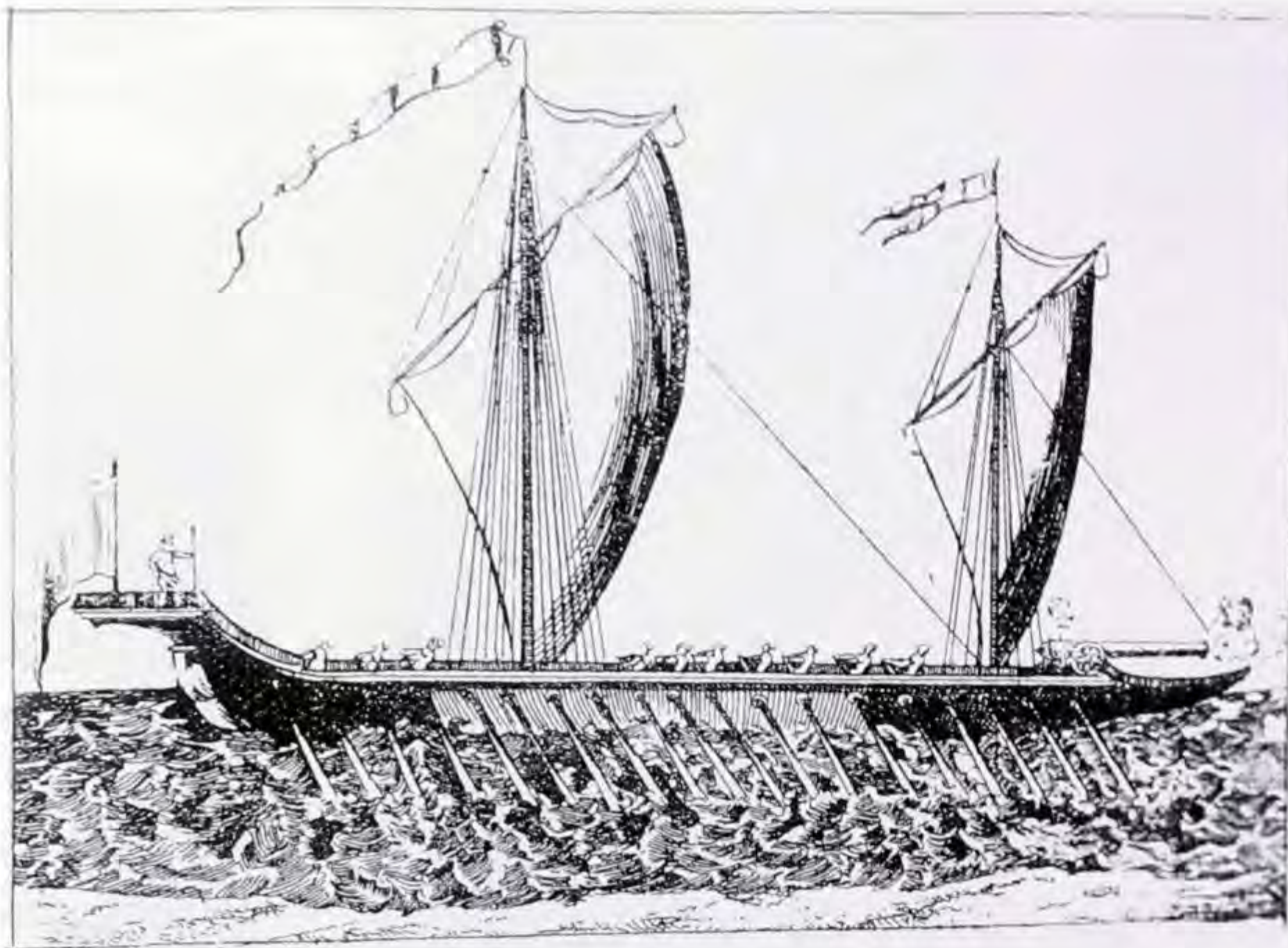
Contracubierta (tomado de Alexandre-Olivier Oexmelin, *Histoire des Aventuriers Flibustiers*, t. I, 1775).

de inspiración económica. Ésa era la teoría, pero desde los *gentlemen adventurers* del siglo XVI, mezcla de comercio y piratería —Francis Drake entre otros—, la realidad era bien distinta, de manera que el contrabando constituía un cáncer que roía las entrañas monárquicas. El mercantilismo imperial, con su pretensión de monopolizar el comercio, se venía a pique frente a la angustia diaria de los súbditos de España por conseguir artículos indispensables. La metrópoli fue, casi desde el principio, simplemente incapaz de abastecer las necesidades del Caribe neogranadino.

A más de las carencias en el suministro regular, el comercio legal flaqueaba bajo el peso de una asfixiante estructura impositiva, que era a su vez consecuencia del manejo centralizado y regulado de los costos de protección y de la necesidad de mantener una participación para la corona. Para el Perú y el Nuevo Reino zarpaba —desde mediados del siglo XVI— un convoy anual de barcos mercantes bajo la protección de navíos de guerra, conocido comúnmente como Los Galeones. Pronto dejó de ser anual pero siguió siendo la única oportunidad de comercio lícito en ferias que se celebraban en Portobelo y Cartagena. Sus principales impuestos eran el *almajorifazgo* (arancel) y la *alcabala* (ventas). Ambos se cobraban al peso (había excepciones) con tarifas fijas según el producto. Adicionalmente, los comerciantes pagaban la *avería* por la organización del convoy y el fletamento de los galeones escolta y una tasa porcentual sobre las remesas de oro y plata que se despachaban bajo fuerte protección a la península Ibérica⁹.

Por otra parte, la decadencia de la industria hispana, y aun de la producción agrícola, y la contracción de la marina mercante española, le restaron encadenamientos al tráfico indiano. Los convoyes mercantes beneficiaban a los comerciantes

9. Para una lúcida explicación sobre la organización del comercio indiano, véase: J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire*, Nueva York, Alfred A. Knopf, 1981, págs. 117-35.



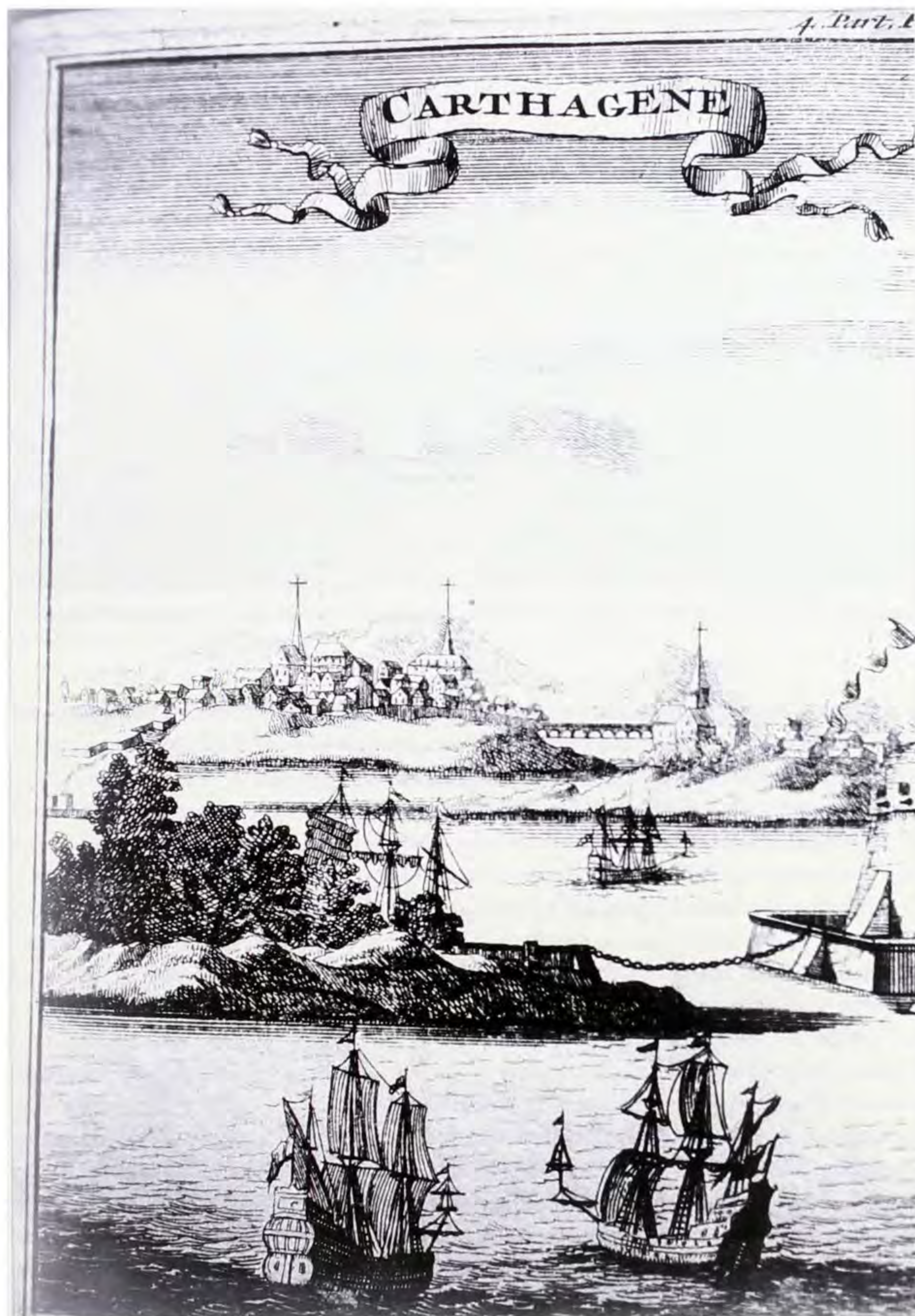
Piragua española (tomado de Alexandre-Olivier Oexmelin, *Histoire des Aventuriers Flibustiers* t. I, 1775).

sevillanos próximos a la Casa de Contratación y a sus contrapartes en el Nuevo Continente —a partir de 1717, cuando se ordena que todos los zarpes para América leven anclas de Cádiz, también a los gaditanos—. En Andalucía residían tratantes de todas las nacionalidades que servían de intermediarios para los productos extranjeros (sobre todo franceses y flamencos) que predominaban en la Carrera de Indias. Los comerciantes restringían flujos y demoraban embarques para manipular la demanda, y por ende los precios, en detrimento de los consumidores que, razonablemente, salían a abastecerse de otras fuentes. Las prácticas restrictivas socavaban la idea misma de mercantilismo en el Caribe y en la Nueva Granada y creaban oportunidades para que naciones rivales estableciesen un comercio activo y rentable con sus productos y sus reexportaciones¹⁰.

Los bienes de contrabando, esenciales o superfluos, se conseguían más oportunamente y más baratos que los transados en las ferias de Cartagena o del Istmo. El precio era fundamental en la competencia y desplazaba el comercio lícito, pero, como se ha reiterado, el comercio ilícito satisfacía, además, demandas que el tráfico formal no abordaba suficientemente. El contrabando promovía la eficiencia del mercado burlando impuestos, y de esta manera cumplía una función socioeconómica útil para todas las colonias del Caribe. Los argumentos morales y de autoridad dejaban helados a los americanos. Vía cadenas de intermediarios, el comercio ilícito de las tres provincias costañas del Nuevo Reino de Granada —Riohacha, Santa Marta y Cartagena— llegaba hasta Quito y, en ocasiones, hasta la lejana Lima. Mercaderes y consumidores rechazaban tácitamente el mercantilismo imperial y se acercaban más, en lo comercial, a la filosofía librecambista holandesa. No tenían, sin embargo, el mismo espíritu de empresa. En lo interno jugaban, como los mejores al otro lado del Atlántico, el juego de la transferencia de rentas vía los monopolios de Estado.

En 1705, el número de barcos extranjeros dedicados simultáneamente al contrabando en los 1.500 kilómetros de litoral caribe del Nuevo Reino de Granada pasa-

10. *Ibíd.*



Cartagena (tomado de Alexandre-Olivier Oexmelin, *Histoire des Aventuriers Flibustiers*, t. I, 1775).

ba de cien¹¹. Lo que no era óbice para que, en la primera mitad del siglo XVIII, las tres provincias de la costa, Riohacha, Santa Marta y Cartagena, permanecieran, como Castilla en la Península¹², devotamente fieles a su nuevo monarca Borbón, Felipe V, que les venía de Francia. Los leales súbditos mezclaban el tráfico clandestino con las hostilidades contra Inglaterra y Holanda, sin que los españoles de América viesan en ello una contradicción. A Marte lo que es de Marte y a Mercurio lo que es de Mercurio.

Llegada la paz en 1713, no hay mejora inmediata de los suministros peninsulares. Por el contrario, el tratado de Utrecht, que pone fin al conflicto, y las convenciones

11. Grahn, *op. cit.*, pág. 27.

12. No fue el caso de Cataluña y Valencia, que se sumaron al pretendiente Habsburgo.



Istmo de Panamá (tomado de Alexandre-Olivier Oexmelin, *Histoire des Aventuriers Flibustiers*, t. I, 1775).

13. George H. Nelson, "Contraband Trade under the Asiento, 1730-39", en *HAHR*, 1945-46, vol. LI, págs. 55-67.

14. Carlos III es coronado rey de España en 1709 durante la breve ocupación de Madrid por los ingleses. Ya para 1713, sin embargo, habían muerto su padre, Leopoldo I (1705), y su hermano José I (1711). Ahora es el emperador Carlos VI y, como tal, mucho menos atractivo también como rey de España para las potencias marítimas que trataban de mantener el equilibrio de poder en Europa. Inglaterra y Holanda lo abandonan en 1713 y firman por separado la paz en Utrecht. Su propia paz de Rastadt con Francia, en 1714, le asegura, sin embargo, la obtención de lo que quedaba de la vieja herencia de Carlos Quinto en los Países Bajos españoles y la indiscutida posesión de Italia. ¡Nada mal! Linda y Marsha Frey, *A Question of Empire: Leopold I and the War of the Spanish Succession, 1701-1705*, Boulder (Colorado), 1983, págs. 87-88.

posteriores que lo complementan y aclaran, empeoran la situación comercial de España. Por una parte, el Asiento de Negros se cede a la South Sea Company. La agresividad comercial inglesa es más intensa que la experimentada en la época de los franceses y su Real Compañía de Guinea. Adicionalmente, Inglaterra obtiene el privilegio de un Navío de Permiso para acompañar a los Galeones en las ferias de Cartagena y del Istmo. Las facturas de las quinientas toneladas autorizadas por los tratados servían para legalizar intercambios clandestinos, como lo demuestran los anales de la South Sea Company¹³. El Royal George, por ejemplo, cuyo casco contenía mucho más que las toneladas permitidas y reabastecido desde Jamaica, parecía no desocuparse jamás.

Como nunca antes, el contrabando en todas sus formas desplaza al comercio legítimo. Este estado de cosas frustra la política encaminada a su represión y da alas a los tratantes extranjeros, que ahora consideran cualquier interferencia como la violación de un derecho adquirido. Para los rivales de España, el comercio de América poseía incentivos irresistibles. No sólo vigorizaba su industria textil y metalmecánica, sino que proporcionaba el numerario insustituible para el lucrativo intercambio con el Lejano Oriente. La China de la época ni necesitaba ni aceptaba nada de Occidente como no fuera la plata de México y Perú.

Era, claro está, impensable admitir derechos foráneos en el comercio americano. Los abusos carecían de sustento ideológico. Felipe V, exhausto después de doce años de guerra civil en su propio reino, buscó la paz —con la anuencia de su abuelo y aliado Luis XIV— apelando a los intereses de Inglaterra, su más poderoso aunque ya fatigado contrincante, sin ceder un ápice en los principios. Desde su débil posición militar y financiera, encontró en la cesión del Asiento y la novel fórmula de autorizar un Navío de Permiso —con un cupo limitado de mercancía libre de impuestos— que participara en las ferias con los convoyes del comercio sevillano, el camino para que los ingleses abandonaran a su rival por el trono de España, el pretendiente Habsburgo, Carlos¹⁴ y lo desconocieran como heredero de Carlos II. ¡Qué importaba la legalización de una porción minúscula del contrabando inglés! No es del caso extenderse aquí sobre las implicaciones a largo plazo



Feria de Portobello (Brasil) (tomado de Thomas Gage, *Nouvelle Relation, Contenant les Voyages de Thomas Gage*, t. I, 1694).

de semejante política; baste registrar que logró acelerar la firma de la paz. El rey Felipe entendía también que España era España gracias a América y su comercio y que, por lo tanto, el arreglo sería transitorio, mientras recuperaba sus fuerzas. Otras guerras zanjaron la cuestión, treinta años más tarde.

LA RECUPERACIÓN DEL COMERCIO HISPANO

La corona española, en medio de los destrozos causados por su participación en una interminable guerra europea —civil en la Península—, y en pleno auge del mercantilismo, vuelve los ojos hacia el comercio monopolístico con sus reinos de ultramar. Su estrategia para recuperarlo es simple: restablecer los lazos de intercambio oficial con sus posesiones de América y suprimir el contrabando. Inicialmente, España, por facilismo y por obligación contractual con Inglaterra, reimplanta los modelos del pasado. Al mismo tiempo que se hacen ingentes esfuerzos por reconstruir la desaparecida marina hispana —mercante y de guerra— se trabaja en un nuevo reglamento para reiniciar los convoyes de antaño, que aun durante la guerra, habían mantenido zarpes irregulares pero sólo hacia Veracruz. El recién instalado intendente general de marina, José de Patiño, acomete la tarea de redacción, pero ni siquiera él —brillante y en muchos aspectos clarividente— encuentra de inmediato un esquema que permita enfrentar al poderoso Consulado de Sevilla y a los intereses ingleses.

Los primeros años pasan sin que nada se concrete. Los borradores del reglamento se multiplican mientras la burocracia trata de conciliar innumerables intereses. Sin embargo, aun antes de su expedición, bajo la presión de Inglaterra, los galeones retornan a Cartagena en 1716 con apenas quinientas cincuenta toneladas de mercancías registradas, bajo el mando de Nicolás de la Rosa, conde de Vegaflorida¹⁵. El resultado comercial es mediocre pero sirve para ensayar el Navío de Permiso. Los funcionarios en Cartagena —temerosos del impacto sobre sus propios negocios de contrabando— se encargan de que el viaje del Bedford con la mercancía de los comerciantes ingleses sea un desastre. Esta experiencia (y la del Elizabeth en

15. De la Rosa es el héroe de la batalla de las islas del Rosario, durante la cual se pierde el San José, el 8 de junio de 1708. Comandante de la Gobierno, el tercero y el más pequeño de los buques de guerra que escoltaban el convoy, se bate contra dos navios ingleses y sólo se rinde en la madrugada del 9 de junio, luego de agotar sus municiones y sufrir un espantoso castigo.



Cartagena (tomado de Thomas Gage, *Nouvelle Relation, Contenant les Voyages de Thomas Gage*, t. I, 1694).

Veracruz) provoca la modificación del Tratado de Utrecht para proteger aún más a los británicos. La aplicación de las nuevas cláusulas deberá esperar la conclusión de la desatinada guerra de la Cuádruple Alianza (1718-1720), en la cual España se bate sola contra el resto de Europa¹⁶. El conflicto conlleva una nueva interrupción del comercio legal indiano y en esa confrontación se va a pique la incipiente recuperación de la marina¹⁷. El intendente general de marina debe volver a empezar. Mientras tanto, Inglaterra y Holanda continúan, más activas que nunca, surtiendo las costas de la Nueva Granada.

El Navío de Permiso prolonga la vida de los galeones; para cumplirle a Inglaterra era necesaria la existencia de convoyes y ferias. El incansable Patiño —ya superintendente de Andalucía y presidente del Tribunal de la Casa de Contratación de las Indias (Sevilla)— culmina en 1720 la preparación del “Proyecto para galeones, y flotas del Perú, y Nueva España y para navíos de registro y avisos”, denso y casuístico documento que, con precisión burocrática, prescribía más de lo mismo. La corona, presa también del consulado andaluz y de sus propias urgencias fiscales, insiste tercamente en restablecer un esquema herido de muerte. Bajo la nueva política de Patiño, zarpan galeones para Cartagena y Portobelo en 1721, 1723, 1730, y finalmente, en 1737, al mando de Blas de Lezo. Los convoyes acarrearán en promedio 2.600 toneladas de mercancías cada uno. A pesar de tratarse de cuantías modestas, una fracción apenas de las necesidades de Suramérica, todos resultaron en pérdidas para los “galeonistas”. La combinación de mercados saturados por el contrabando y la presencia del inagotable Navío de Permiso, con su mercadería exenta de impuestos, los arruinan¹⁸. Desde el punto de vista de la corona, sin embargo, el caudal de aproximadamente 65 millones de pesos transportado por los Galeones de Tierra Firme, si bien no colma las expectativas, representa mucho más que lo recibido en la Península durante los primeros veinte años del siglo. A los convoyes les fue menos mal en Cartagena que en el Istmo, en parte gracias a la reciente apertura de los placeres auríferos chocoanos que incrementaron el oro disponible y, por lo tanto, la demanda en el Nuevo Reino¹⁹.

El restablecimiento de los galeones desnudó aún más la inherente incapacidad del sistema para abastecer, a la que se sumaba la incapacidad para prevenir. La forta-

16. Muerta (1714) María Luisa de Saboya, Felipe V se casa con Isabel Farnesio. La nueva reina de España y su ministro, el cardenal Julio Alberoni, provocan este absurdo conflicto al pretender revisar los tratados que ponen fin a la guerra de Sucesión y asegurar un trono italiano para el infante Carlos (puesto que España y América serán para el primogénito, hijo de María Luisa). Antonio Ballesteros, *Síntesis de la historia de España*, Barcelona, Salvat Editores, 1950, págs. 379-81.

17. Pérez-Mallaina, págs. 410-12.

18. Para un recuento detallado del comercio indiano en el siglo XVIII, véase Geoffrey J. Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade, 1700-1789*, Londres, Indiana University Press, 1979.

19. Anthony McFarlane, *Colombia antes de la Independencia. Economía, sociedad y política bajo el dominio Borbón*, Bogotá, Banco de la República/El Áncora Editores, 1997, págs. 172-73.



Escena de contrabando plasmada sobre unos azulejos del siglo XVIII (tomado de *Historia de Colombia*, t. 3, Bogotá, Salvat Editores, 1986).

leza adquirida por los núcleos comerciantes —judíos muchos de ellos— en Jamaica y Curazao, aunada a las muy precarias labores de represión dada la debilidad material para ponerlas en práctica, abrieron los postigos hasta el rebose. La medida de fondo para estimular los intercambios ibéricos con su América tendría que esperar a la expedición de “Reglamento del comercio libre” de 1778, que liquidó el monopolio andaluz y permitió que todos los españoles, peninsulares o americanos, comerciaran libremente entre ellos —no con el extranjero— en cualquier puerto a ambos lados del Atlántico.

LOS CAMINOS DEL CONTRABANDO EN EL SIGLO XVIII NEOGRANADINO

En la costa Caribe del Nuevo Reino se desarrollaba el más intenso comercio ilícito de toda América. Riohacha, Santa Marta y Cartagena (con Panamá) eran las provincias del contrabando por antonomasia, que formaba parte central de su economía y de sus hábitos de consumo. Todos los órdenes de la sociedad, desde los encumbrados hasta los paupérrimos, dependían de los contrabandistas para sus necesidades diarias. A principios del siglo XVIII, los consejeros reales consideraban que la mitad del comercio ilegal con las colonias caribeñas de España ocurría en la costa norte de la Nueva Granada²⁰. Igualmente, los comerciantes foráneos estaban convencidos de que la zona era crucial para extraer las riquezas de la América Hispana. Las razones del desparpajo contrabandista variaban en las tres provincias: en la Guajira, reforzaba la independencia étnica; en Santa Marta, resultaba una actividad casi obligatoria, dada la inexistente oferta de bienes legalizados (un solo navío de registro entre 1700 y 1740); en Cartagena, enriquecía a los peces gordos y abarataba la vida; y en Mompox, era la razón de ser de la villa.

En materia de tráfico informal, la provincia de Riohacha poseía una costa tachonada de bahías, casi imposibles de vigilar desde los centros de poder hispano, y la poblaban indios indómitos que acudían al extranjero para combatir al enemigo ancestral.

20. Grahn, *op. cit.*, pág. 23.



Reglamento y aranceles reales para el comercio libre de España a Indias, Sala de Libros raros y manuscritos, Biblioteca Luis Ángel Arango.



Río Magdalena (tomado de Charles Saffray, *Voyage a la Nouvelle-Grenade*, 1869).

La provincia de Santa Marta aprovechaba la proximidad al río Magdalena y la facilidad de transporte a Mompox. Esta última población, cercana a placeres de oro, que le suministraban el medio de intercambio y la enriquecían, se había convertido en un próspero almacén de comercio ilícito lejos de las autoridades neogranadinas para la conquista de los mercados del interior del reino. Pronto tendría condes y marqueses, varones de sangre limpia enriquecidos por el contrabando y dispuestos a pagar por el título. Cartagena, en cuanto la plaza, militar y comercial más importante de Tierra Firme y puerto terminal de los galeones, representaba en sí misma un mercado codiciado y, como emporio del tráfico legal y del Asiento de Negros, facilitaba la mimetización del contrabando. La administración local abría el camino; con muy pocas excepciones, los gobernadores del siglo XVIII aceptaban o exigían dádvas para cohonestar el ilícito, cuando no lo gerenciaban como negocio propio.

Los capitanes de los barcos extranjeros recibían en pago cueros, cacao, palo brasil y ganado en los puertos más pobres. En los intercambios más organizados, monedas o polvo de oro²¹, plata en barras o acuñada, perlas y esmeraldas. Los traficantes se las arreglaban para acomodarse a las circunstancias de tiempo y de lugar. De todas maneras se trataba de una actividad fuera de la ley y era de rigor guardar las apariencias. Todavía quedaban unos pocos funcionarios probos y, además, muchos súbditos de su majestad se sentían atraídos por las recompensas para los denunciantes del comercio ilícito, sin importarles mayormente el soberano o las consideraciones legales.

Los métodos de los contrabandistas evolucionaban según los escenarios. En sitios apartados, llegaban hasta las abras costeras donde habían concertado citas previas con sus clientes. En los puertos donde se ejercía la autoridad real, empleaban intermediarios locales para sobornar funcionarios mientras esperaban aguas afuera,

21. Existían finas y bien calibradas balanzas neerlandesas por todo el Nuevo Reino. Las inventaron para el prohibido comercio del Atrato, y en ellas se pesaba el polvo de oro para obtener su equivalencia con monedas acuñadas que escaseaban. Con este método se facilitaba el comercio (lícito e ilícito) y se burlaba el impuesto sobre la extracción de oro conocido como el "quinto real".



Venta de un esclavo (tomado de Francisco Mota, *Piratas en el Caribe*, La Habana, Casa de las Américas, 1984).



La quinta parte del producto de las minas de oro es el tributo que se paga al rey de España (tomado de *The Drake Manuscript*: in the Pierpont Morgan Library. Facsímil de la edición realizada c 1588, Londres, Andre Deutsch Limited, 1996).

Nicolás. Esta joven población sobre el río, a sólo ocho kilómetros de la ensenada de Sabanilla, facilitaba el transbordo hacia el interior. Y era tal la intensidad de su comercio prohibido, que allí se radicaron, a pesar de las carencias materiales para la vida civilizada, mercaderes de Cartagena²³. Igualmente favoritas eran la Ciénaga Grande, Gaira, Bahía Concha, Riohacha y, por supuesto, toda la península de la Guajira.

Es imposible establecer qué tan importante era el contrabando en la Nueva Granada dentro del comercio total del Caribe. No hay estadísticas para calcularlo, ni es posible extrapolarlas de los datos fiscales del comercio lícito, que sí está debidamente documentado. Se conoce, eso sí, la voluntad de la corona para erradicarlo y la casi temeraria resistencia de sus funcionarios y de la sociedad que regían para obedecer cuando se intentaba; sus rasgos sociopolíticos estaban entreverados con la economía informal. Y se conoce también la inmensa importancia que las potencias rivales de España le daban al comercio de América. La plata y, en menor grado, el oro americanos constituían prácticamente un monopolio mundial, y sin el suministro de numerario desde el Nuevo Mundo, se asfixiaba la expansión económica europea. El tratado de Utrecht, por ejemplo, contiene muchas más cláusulas económicas que políticas, y la mayor parte del siglo XVIII americano transcurre en una larga guerra mercantilista. Sin embargo, por no existir cifras, y porque los interesados en ellas constituían un sector que se hacía oír políticamente, las cuentas tendían a ser exageradas. Así quedó demostrado por la relativa pobreza del comercio americano, que tantas esperanzas había despertado —en Inglaterra especialmente—, después de la Independencia.

23. *Ibíd.*, pág. 263.



Sevilla (España) (tomado de Theodor de Bry, *América, 1590-1634*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992).

LA REPRESIÓN DEL CONTRABANDO

Dado el deprimente panorama en las costas del Nuevo Reino de Granada, la corona intenta poner en marcha por allí la segunda parte de su plan de recuperación del comercio indiano: la lucha contra el contrabando. Una medida para restablecer la primacía real consiste en explorar, desde finales de 1717, la posibilidad de establecer el Virreinato de Santafé. La nueva entidad debía reprimir los delitos contra la Real Hacienda, y, al mismo tiempo, reformar y centralizar política y administrativamente vastos territorios que iban desde la Presidencia de Quito hasta los confines del Orinoco. Cartagena deja estupefacto al muy ilustre Antonio de la Pedrosa y Guerrero, encargado por la corona de estudiar las condiciones para la instalación del nuevo virreinato. No había acabado de desembarcar en el muelle de Contaduría cuando se entera de que el gobernador Gerónimo Badillo, el respetado Bartolomé Tienda de Cuervo y los otros oficiales reales, sus colegas, eran cómplices en una consuetudinaria defraudación aduanera.

En realidad, ya desde mucho antes era conocida en la metrópoli la participación de los funcionarios en el comercio ilícito. Los comerciantes de Cartagena, los trantes que viajaban desde el interior del reino y los capitanes de las embarcaciones contrabandistas, todos contribuían a las arcas del gobernador y sus secuaces. Pedrosa impuso multas y destituyó a los cabecillas pero, a la hora de recabar pruebas para su condena, las pesquisas del representante del rey resultaron improductivas. Como él mismo dice, “acá todo lo que fuese mentira se justifica plenísimamente como verdad; pero justificar la verdad es impracticable porque ninguno la dice o porque no quiere o porque no se atreve, unos por miedo, otros por contemplación y otros porque no quieren meterse en nada. Y como sean maldades contra los intereses del Rey todos coadyuvan a ellas, porque están unidos por sus fines particulares”²⁴. Por medio de la tortura pudo conocer los nombres de algu-

24. Antonio de la Pedrosa al rey, Cartagena, 25 de abril de 1718, Archivo General de Indias (AGI), Santafé, legajo, 368.



Negros empleados por los españoles, que al no rendir ya la mina, debían realizar el proceso de producción de azúcar (tomado de Theodor de Bry, *América, 1590-1634*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992).

nos contrabandistas y funcionarios corruptos de segundo rango, que fueron castigados. Las confesiones no cobijaron, sin embargo, a los peces gordos, como Tienda de Cuervo, a quien no se logró implicar.

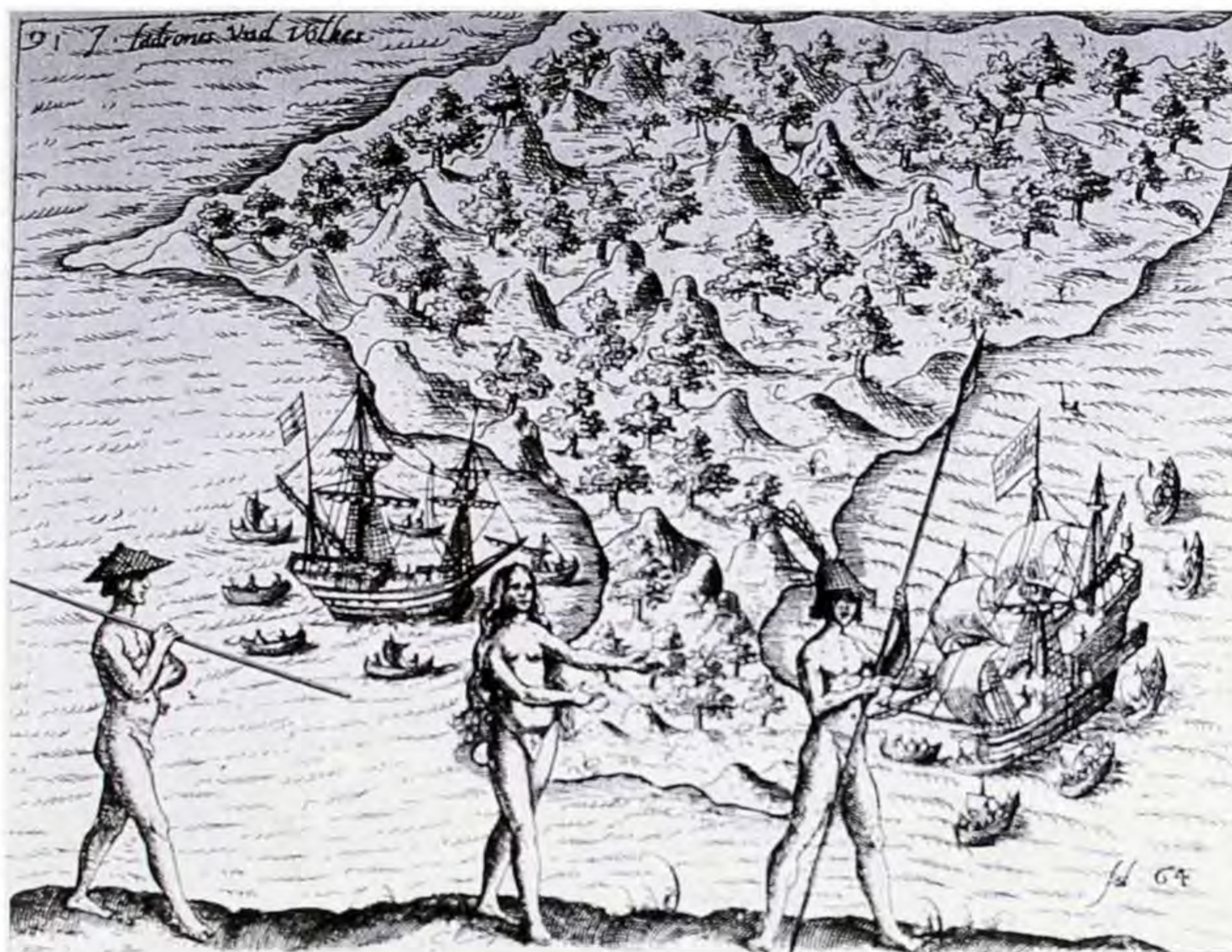
En Cartagena, con la rarísima excepción de Juan Díaz Pimienta y Zaldívar (1699-1705), el notable gobernador enviado a restablecer la confianza en la corona después de los estragos causados por los piratas de Pointis en 1697, casi todos los gobernadores de la provincia durante la primera mitad del siglo XVIII fueron venales²⁵. Las enérgicas instrucciones de la Península contra el contrabando caían en oídos sordos por la corruptela de los encargados de aplicarlas. De vez en cuando se castigaba a un alto funcionario, y aun a algún gobernador en su juicio de residencia, pero la norma era la impunidad generalizada. Con mucho para autojustificarse, el negligente José de Zúñiga (1706-1712) afirmaba que, dada la falta de comestibles y vestido por “las dilaciones de las flotas y los privilegios del Consulado de Sevilla, [los naturales] han de cubrir su desnudez donde quiera que lo hallaren, y el mercader ha de aumentar su caudal [...], sin que tengan fuerza las leyes ni los gobernadores para corregirlo [...], por carecer de fuerzas navales que era el medio de apresarlos” en los despoblados donde se verificaba el intercambio²⁶. La verdad es que aquello no acontecía tan en despoblado, ni el gobernador era tan inocente. Llegados a puerto los galeones del conde de Casa Alegre (1706), cuya nave capitana era la San José, los entonces aliados franceses hicieron su agosto con la connivencia de Zúñiga. Tres docenas de sus barcos ingresaron libremente a la bahía portando mercadería para el Perú y para el Nuevo Reino, con la excusa de ser necesarios para “abastecer” los buques del conde²⁷.

Ya se mencionó que la creación del Virreinato de Santafé (1719-1723) debía servir para redoblar los esfuerzos de represión del comercio ilícito. Se contaba con que la

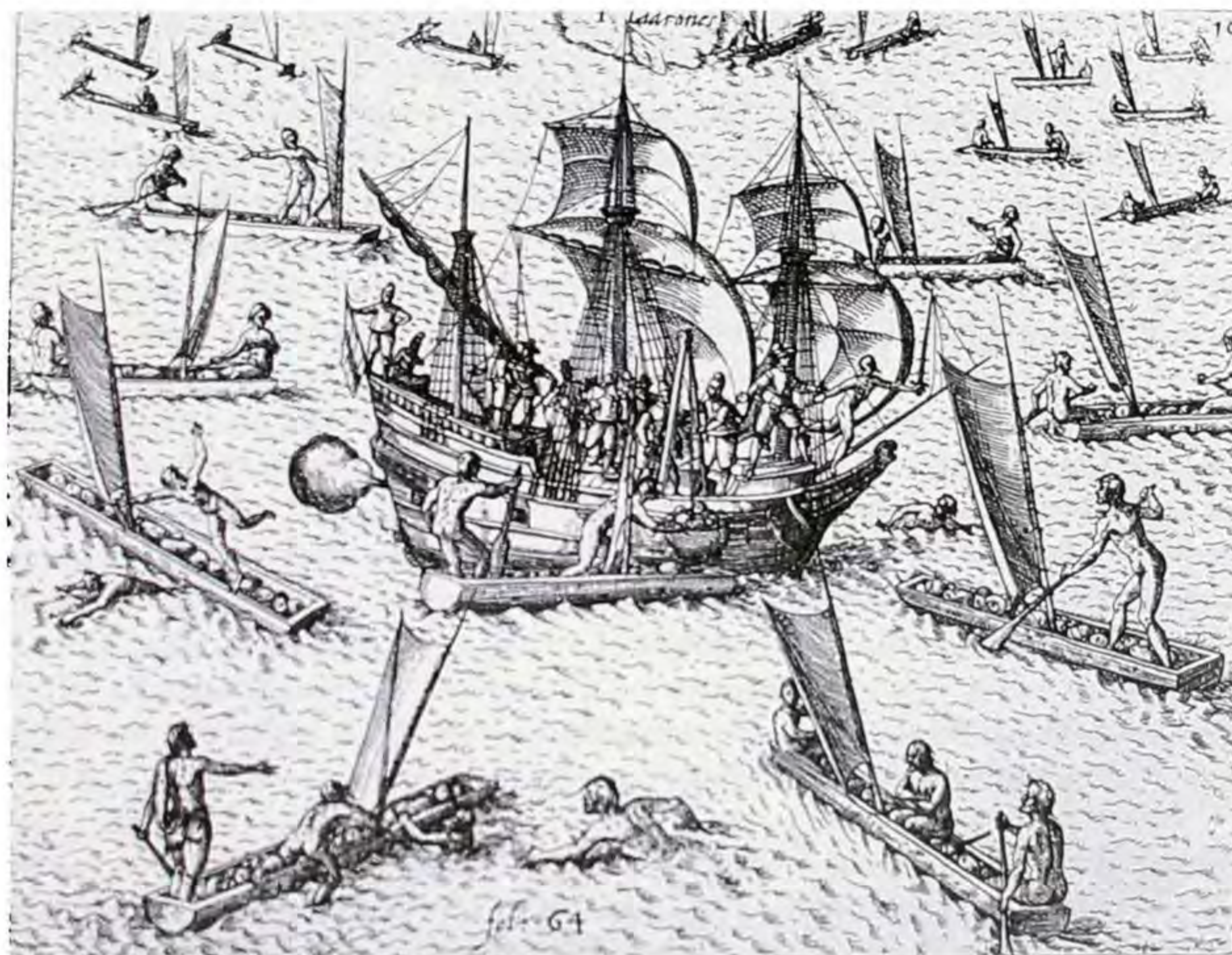
25. Véase Nicolás del Castillo Mathieu, *Los gobernadores de Cartagena de Indias, 1504-1810*, Santafé de Bogotá, 1998.

26. José de Zúñiga al rey, Cartagena, 15 de marzo de 1708, AGI, Santafé, legajo 435.

27. Arauz, *op. cit.*, pág. 253.



Descripción de la isla de los Ladrones (tomado de Theodor de Bry, *América*, 1590-1634, Madrid, Ediciones Siruela, 1992).



Holandeses llegados cerca a la isla de los Ladrones (tomado de Theodor de Bry, *América*, 1590-1634, Madrid, Ediciones Siruela, 1992).

acción enérgica de los funcionarios reales, y principalmente del virrey y los gobernadores, se tradujera en guardacostas, corsarios, guardas y retenes internos en todos los puntos donde pudiese aflorar el contrabando. Como aliciente, la ley les concedía a los captores una tercera parte del valor del alijo en remate, después de



Los españoles encontraron peces voladores de más o menos un palmo de largo que alcanzaban a volar por encima de sus galeones (tomado de Theodor de Bry, *América, 1590-1634*, Madrid, Ediciones Siruela, 1992).

gastos e impuestos. Como dos tercios del importe de las ventas correspondían a la corona, la captura de matutes llegó a transformarse en una fuente importante de ingresos para las provincias de Riohacha y Santa Marta, en ocasiones superiores a los ingresos corrientes²⁸. Con ese incentivo, ya el infatigable gobernador Díaz Pimenta había demostrado que una flotilla corsaria, como la que él armó, podía contribuir a reprimir el contrabando. Sólo requería la voluntad del gobernante²⁹.

Para fortalecer la autoridad del nuevo virrey, Jorge Villalonga, ante la avalancha de pruebas sobre comercio ilícito a todos los niveles, se expide, el 14 de noviembre de 1718, una drástica real cédula. Se le conmina a confiscar los bienes de los implicados en el comercio ilícito aunque se trate de altos funcionarios y se le ordena quemar las ropas y mercancías aprehendidas³⁰. Pero inútil era legislar cuando el mismo Villalonga permite, al regresar el virrey a Santafé luego de un viaje a Cartagena en 1722, “a diferentes de su familia” internar “más de trescientas cargas de ropa venidas por la costa”. El propósito del descenso a la plaza fuerte había sido justamente “remediar tan execrables abusos”³¹.

Sucede que los funcionarios coloniales tendían a considerar su cargo en la administración como una oportunidad. En la costa del Nuevo Reino, el contrabando era el recurso próximo. Juzgaban que todos los participantes, desde el mercader externo hasta el consumidor, no hacían otra cosa que aprovechar expeditas ocasiones de lucro particular, dado el lejano control imperial. Como observan Jorge Juan y Antonio de Ulloa: “Los comerciantes [desde Santafé hasta Quito] baxan a aquella ciudad [Cartagena] con una crecida suma de caudales, emplean solo la mitad o menos según les parece [en comprar mercancía aforada], y con lo restante van a la costa y concluyen el resto de su empleo en géneros de contrabando; luego pasan a su destino a la sombra de una guía, y de la confianza de que lo disimulen los Jueces por donde transi-

28. Véase Grahn, *op. cit.*

29. Arauz, *op. cit.*, pág. 249.

30. Hoy cabe sugerir que, en vez de quemarlas, las mercancías se reexporten a sus países de origen para que, rematadas, afecten los mercados de sus fabricantes.

31. José Patiño a Andrés Pez, Cádiz, 14 de abril de 1722, AGI, Santafé, legajo 374.

tan [subrayado del autor], y así introducen dos o tres tantos mas de lo que emplearon lícitamente”³². Lo cierto es que, en los primeros cuarenta años del siglo XVIII, la corona no logró controlar comercialmente las provincias costañas del Nuevo Reino. El oro se filtraba por los intersticios de un monopolio ficticio³³. En lo que atañe al Imperio español, la informal libertad de comercio regirá, con pocas restricciones, hasta la Independencia americana, a pesar de reformas posteriores que contribuirán a limitar el contrabando y a aumentar la participación hispana en los intercambios.

EL CASO GUAJIRO

Por su especial significación, la provincia de Riohacha amerita un tratamiento aparte en el estudio del comercio ilícito neogranadino. Testimonios de la época tienden a coincidir en que por allí pasaba más contrabando que por ninguna otra región de la América Hispana. Su socio comercial era Mompo. Hacia 1730, ese tráfico informal abastecía de importaciones al Nuevo Reino y a la Presidencia de Quito. Mercenarios españoles y mercaderes extranjeros aliados a los guajiros controlaban el comercio de Riohacha. Los indios de la provincia eran dos a tres veces más numerosos que la población leal a la corona en toda la Guajira. En la península guajira no existía población blanca estable. Los vientos dominantes, que soplan de este a oeste, entorpecían la navegación y el control político-militar desde los centros poblados de Cartagena y Santa Marta³⁴. Además, en vista de la lejanía y pobreza de la provincia, los suministros legales eran casi inexistentes. Pasaban decenios sin la presencia de un navío de registro. Los pobladores no tenían más recurso que el trueque con quien estuviese en capacidad de ofrecerles los bienes mínimos indispensables para la vida civilizada, y esto estimulaba intercambios que rebasaban los límites de la provincia de Riohacha. El contrabando se convertía así en la base de la economía y el canal para vender los productos de la región (incluyendo los del Valle de Upar): como los cueros de pelo, el palo brasil, el tabaco, las mulas y el ganado³⁵.

Por otra parte, los guajiros mantenían simbólicas relaciones políticas con Inglaterra —un tricornio aquí y una casaca allí para los caciques— y un próspero comercio con ingleses y holandeses, quienes los proveían de una amplia gama de géneros para introducción al Nuevo Reino y de armas de fuego para su defensa. Por lo tanto, el preámbulo de la represión del contrabando en la Guajira era la subyugación de los indios. Se intentó por todos los medios. Experiencia frustrante para el prestigio militar y político de España. Las expediciones de 1718, 1760 y 1771 no se cubrieron de gloria. Ésta última, respuesta a la sublevación general de los guajiros en 1769, se limitó a permanecer en Riohacha a la espera de refuerzos, que, según su comandante, debían prácticamente incluir todas las fuerzas disponibles en la América Hispana. Con los mil hombres de su guarnición, una fuerza nada despreciable para una expedición a la frontera, no se atrevió a enfrentarse a los 10.000 indígenas muy bien pertrechados que las tribus unidas podían movilizar³⁶.

Se ensayaron las armas y se ensayó la cruz. Ni lo uno ni lo otro funcionó. Capuchinos, jesuitas y franciscanos fracasaron sucesivamente en sus misiones evangelizadoras (una de las misiones supérstitas legó la custodia de Badillo, inmortalizada por Rafael Escalona). Intentar el uso de la fuerza a veces terminaba en el ridículo. En 1737, el capitán José Barón de Chávez, informado acerca de un matute en tránsito por el Pájaro (cerca de las salinas de Manaure), captura a los contrabandistas, pero es a su vez desarmado por un contingente guajiro. Al serle devueltas las armas y la libertad unas horas mas tarde, los indios hicieron saber que podían adquirir mejor armamento de sus socios ingleses y holandeses³⁷.

32. Jorge Juan y Antonio de Ulloa, *Noticias secretas de América*, Bogotá, Biblioteca Banco Popular, 1983, pág. 198.

33. McFarlane, *op. cit.*, pág. 174.

34. Grahn, *op. cit.*, págs. 33-35.

35. *Ibid.*, págs. 43-49.

36. Para la historia del intento de someter a los Guajiros, véase Allan J. Kuethe, “The Pacification Campaign in the Riohacha Frontier, 1772-79”, *HAHR*, 1970, vol. L, núm. 3, págs. 467-481.

37. Grahn, *op. cit.*, pág. 38.



Venta de esclavos en Haití (tomado de *Voyage Pittoresque dans les Deux Amériques*, por M. Alcide D'Orbigny, París, 1826).

Luego de inútiles y costosos desvelos por colonizar pacíficamente la península como contrapeso de la dominación guajira, la última tentativa, esta vez de sometimiento, según las preferencias guerreristas del virrey Guirior, estuvo comandada por nadie menos que el coronel de ingenieros Antonio de Arévalo, en 1773. Con el apoyo de tropas, se establecieron colonos blancos en Bahía Honda —nido tradicional de contrabandistas—, se fundó Sinamaica casi a orillas del golfo de Coquibacoa (Venezuela), al noroeste de Maracaibo, y Pedraza, en la base de la península, al este de Riohacha. El objetivo estratégico de tal despliegue de fuerza era divorciar a los indios de sus aliados extranjeros. Tras dos años de esfuerzos, los guajiros parecían pacificados aunque a costa de tolerar, haciendo la vista gorda por el momento, subrepticias actividades de contrabando. En 1775, al despliegue de tropas y colonizadores se sumó, una vez más, el elemento evangelizador, con el regreso de los capuchinos. La situación militar continuaba, sin embargo, inestable, y sólo se inclinaba en favor de los españoles mientras las tribus no se unificaran. Para consolidar la posición se funda a Apiesi, en la diagonal Bahía Honda-Sinamaica. Arévalo, satisfecho, regresa a construir fuertes en Cartagena.

La paz resulta un espejismo. Los guajiros, instigados por ingleses y holandeses, y alertados de que el propósito español era eliminar el comercio ilícito, atacan Apiesi y masacran colonos, capuchinos y guarnición. La beligerancia indígena estalla y, a pesar de un último exitoso esfuerzo colonizador al norte de Apiesi (Sabana del Valle), los blancos, incluidos los frailes, se ven obligados a abandonar las posiciones en la Alta Guajira. El largo y costoso experimento culmina en la temporal fortificación de Pedraza, para establecer una tenue línea de contención al tráfico ilícito en la base de la península desde Riohacha hasta Sinamaica, que tampoco fructifica. Otras y más urgentes exigencias militares en la defensa del Imperio socavan el vigor desplegado en la conquista de una frontera lejana. Los guajiros del norte habían ganado su independencia³⁸. Los cunas del Darién y los mosquitos de la costa nicaragüense se verán sometidos a presiones similares y a sangrientas represiones. A la postre, lograrán también resistir, gracias a su posición de frontera y a sus relaciones comerciales con el enemigo inglés.

38. Véase Kuethe, *op. cit.*



Negros trabajando en Haití (tomado de *Voyage Pittoresque dans les Deux Amériques*, por, M. Alcide D'Orbigny, París, 1826).

Impotente, el virrey Mendinueta (1797-1803), unos años más tarde, al referirse en su Relación de Mando a la reducción a la obediencia de los guajiros, sentencia: “El intento de sujetarlos por la fuerza no ha salido bien [...], *porque están resabiados con el trato extranjero y la libertad de comerciar* [subrayado del autor]...”³⁹. Y estaba en lo cierto: los guajiros, ejemplo de ilegalidad e independencia, anclaban su voluntad de resistencia en las ventajas económicas, políticas y hasta ideológicas que les otorgaba el contrabando. Después de haber hecho el tránsito de la caza y la pesca al pastoreo, su cultura nómada se adaptaba estupendamente a las tareas de acompañamiento comercial. Con frecuencia se adentraban aguas abajo del río Cesar, camino de Mompo. Su resistencia imprimió los rasgos esenciales de una sociedad, ayer como hoy, entrelazados con la economía irregular. El Maicao de nuestros días, con sus complejas respuestas a la regulación, tipifica la profundidad de la articulación informal entre el norte de Colombia y el gran Caribe.

HACIA OTRA GUERRA

El desorden no podía continuar indefinidamente, al menos no mientras España estuviese gobernada por la reformista dinastía Borbón. Poco a poco, los guardacostas de la corona comienzan a mostrar resultados. Después del fracaso comercial de los galeones de Manuel López Pintado en 1730, arrecian las campañas contra el contrabando en el Caribe neogranadino. La oficialidad formada por las escuelas de marina de José de Patiño cosecha frutos⁴⁰. A Europa la sorprenden con la nueva armada hispana, que ahora las potencias deben tener en cuenta. El rey consigue que los comerciantes gaditanos contribuyan al sostenimiento de los guardacostas que, aunque eficientes, constituían una carga para la Real Hacienda. En Tierra Firme se agregan embarcaciones particulares, armadas en corso, para la cacería del comercio ilícito⁴¹.

La campaña contra los tratantes extranjeros se intensifica y se encona. Ahora salen a relucir esos derechos adquiridos que España siempre rehusó reconocer. El argumento se torna en batalla propagandística; la crueldad de los guardacostas contra inocentes mercaderes se debate en el Parlamento inglés, donde los comer-

39. Eduardo Posada y Pedro M. Ibáñez (compiladores), *Relaciones de mando*, Bogotá, Imprenta Nacional, 1910, pág. 559.

40. Durante el siglo XVIII se profesionaliza la oficialidad de la armada. Con formación académica adquirida en las compañías Guardas Marinas, hidalgos segundones reemplazan a los oficiales provenientes de mercantes y corsarios. Para un minucioso estudio de la marina de guerra española desde las reformas de Patiño, véase: José P. Merino Navarro, *La Armada Española en el siglo XVIII*, Madrid, Fundación Universitaria Española, 1981.

41. Arauz, *op. cit.*, págs. 287-8.

ciantes cuentan con amplia representación. Además, hay otras fricciones. España desea dar por terminado el Asiento de Negros con la South Sea Company, que, como se ha visto, contribuía a facilitar el comercio ilícito. El negocio de contrabando bajo el ala de la importación de esclavos amenazaba el principio mismo del sistema mercantilista español. Factores de la compañía, autorizados por tratados, residían con toda libertad en los más importantes puertos de Indias. Ostensiblemente, gerenciaban la trata de negros pero en realidad remitían delicada información comercial y ultimaban los arreglos del comercio clandestino. Raro era el funcionario español de la Real Hacienda en América que no recibiese coimas de la compañía. Tan bueno resultaba el negocio de contrabando para la South Sea Company, y para algunos de sus altos funcionarios, que cuando la corona española, hastiada, ofrece un pago de contado para dar por terminado el Asiento anticipadamente, se lo rechaza⁴².

A la tensión sobre malos tratos e indemnizaciones, y sobre el estatus del Navío de Permiso, se suma el creciente éxito represivo de los guardacostas. Orquestada por la South Sea Company y otros intereses comerciales ingleses, cuyas pérdidas a manos de la vigilancia española son cada vez mayores, aparece en Westminster la oreja del capitán Jenkins, convenientemente conservada en un frasco de formol desde cuando le fuera cercenada por un dizque desalmado oficial de guardacostas español. El barullo es infernal. De allí emerge el nombre moderno⁴³ de una confrontación: la guerra de la Oreja de Jenkins, que estalla en octubre de 1739. En España es, simplemente, la guerra del Asiento. En Colombia se la recuerda porque su principal acción de armas fue la contundente derrota de Vernon en el sitio de Cartagena (1741). Las hostilidades se prolongarán hasta 1748, al enredarse el conflicto en el Caribe con la guerra de la Sucesión austriaca, en la cual las dos naciones continuarán en campos opuestos. Inglaterra saldrá derrotada y España se librará del Asiento y de la South Sea Company, aunque no del infatigable contrabando anglo-holandés. Eso, como se sabe, mientras existan las causas, no se erradica reprimiéndolo.

COMERCIO ILÍCITO CARGAMENTOS FRECUENTES

Plantilla:	Tela fina de lino
Lienzo listado de Holanda:	Algodones rayados
Holanda ordinaria:	Lino para camisas
Bocadillos anchos ordinarios:	Lino para sábanas
Coleta cruda:	Dril basto
Holandillas:	Linos de colores
Calicó:	Tela delgada de algodón
Sarga de Guinea:	Tejido diagonal de algodón
Sedas, damascos y muselinas	
Hilos y pañuelos	
Harina y condimentos	
Jugueteros y sombreros	
Cuchillas, tijeras y peinillas de cacho	
Cera y manteca	
Repuestos navales y pedernales	
Piezas de indias:	Esclavos
"Negros y ropa". Las telas eran el whisky de la época, y los esclavos los cigarrillos.	
Fuente: Lance Grahn, <i>The Political Economy of Smuggling</i> .	

42. Nelson. HAHR, págs. 55-67.

43. Los historiadores ingleses del siglo XIX la llaman "The Spanish War". Más tarde se le adjudicó la oreja, nombre que quiere ser jocoso, un poco para diluir la gravedad del fracaso de las armas británicas durante la campaña en el Caribe (1739-1743) y, en particular, el desastre de Cartagena.

**EL COMERCIO LEGAL
CON CARTAGENA DE INDIAS.
NÚMERO DE BUQUES CON MERCANCÍAS**

Año	Galeones	Registros	Avisos
1701	0		2
1702	0		2
1703	0		2
1704	0		0
1705	0		1
1706	15		1
1707	0		2
1708	0		1
1709	0		1
1710	0		1
1711	0		2
1712	0		0
1713		3	1
1714	0		0
1715	4	1	0
1716	0		0
1717	0	2	1
1718	0		1
1719	0		1
1720	0		4
1721	13	1	3
1722	0	1	1
1723	18		3
1724	0		1
1725	0	3	3
1726	0		2
1727	0		2
1728	0	1	2
1729	0		2
1730	21		1
1731	0		2
1732	0		0
1733	0		2
1734	0		1
1735	0		0
1736	0		3
1737	8		1
1738	0		2
1739	0		1
1740	0	1	1
Totales	79	13	56

Fuente: Geoffrey Walker, *Spanish Politics and Imperial Trade (1700-1789)*.